ISSN 2414-8733

BULLETIN
VILLES, TRANSPORTS, DÉVELOPPEMENT LOCAL

DEBATS, COMPTE RENDU ANNUEL DES TRAVAUX
DE RECHERCHE ET NOTES DE LECTURE



NUMERO 01
DECEMBRE 2016
BRAZZAVILLE CONGO

BULLETIN
VILLES, TRANSPORTS,
DÉVELOPPEMENT LOCAL

ISSN 2414-8733

BULLETIN
VILLES, TRANSPORTS, DÉVELOPPEMENT LOCAL

DEBATS, COMPTE RENDU ANNUEL DES TRAVAUX DE RECHERCHE ET NOTES DE LECTURE



NUMERO 01
DECEMBRE 2016
BRAZZAVILLE CONGO

BULLETIN
VILLES, TRANSPORTS, DEVELOPPEMENT LOCAL
Débats, compte rendu annuel des travaux de recherche et notes de lecture

Université Marien Ngouabi École Normale Supérieure
Brazzaville Congo Courriel : *greg.bulletin@gmail.com*

Directeur de publication
Patrice Moundza

Rédacteur en chef
Gaston Samba

Comité de rédaction
Patrice Moundza, Gaston Samba, Jean Félix Yekoka, Omad Laupem Moatila,
Rony Dévyllers Yala Kouandzi, Cécilia Divine Moundza

Comité scientifique
Marcel Nguimbi, Professeur, Samuel Maweté, Professeur,
Benjamin Evayoulou, Professeur, Patrice Moundza, Maître de Conférences,
Gaston Samba, Maître de Conférences,
Joachim Emmanuel Goma-Thethet, Maître de Conférences
Didier Loufoua Lemay, Maître de Conférences
Dr Jean Félix Yekoka, Dr Jean Nkounkou

ISSN 2414-8733

Conception et mise en page : Patrice Moundza

Les opinions défendues dans ces articles n'engagent que leurs auteurs. Elles ne sauraient être imputées aux institutions auxquelles ils appartiennent ou qui ont financé leurs travaux. Les auteurs garantissent que leurs articles ne contiennent rien qui porte atteinte aux bonnes mœurs.
Toute reproduction ou traduction sans accord du Groupe de Recherches et d'Etudes Géographiques -GREG - est interdite. Les manuscrits non publiés ne sont pas rendus.

Dépôt légal : Quatrième trimestre 2016
© Copyright GREG décembre 2016

Créé en 2015, le Groupe de Recherches et d'Études Géographiques Villes, transports, développement local est une association à caractère scientifique. Il assure la valorisation de ses travaux dans le **Bulletin villes, transports, développement local,** une publication thématique à parution annuelle. Ce bulletin constitue un espace de réflexion, d'échanges et de débats interactifs sur les questions urbaines, de transports et de développement local au Congo et en Afrique subsaharienne. Il est plus particulièrement un organe d'initiation des jeunes chercheurs à la rédaction et à la production scientifiques en mettant en exergue les préceptes de la géographie : la force de la description et la rigueur de l'analyse. Le sujet développé doit être pertinent et faire ressortir un problème géographique.

Les auteurs doivent se conformer aux normes rédactionnelles édictées par le Conseil Africain et Malgache pour l'Enseignement Supérieur (CAMES) et prendre en compte la structuration habituelle du texte scientifique. La rubrique « titre et signature » est ainsi structurée : titre en gras et majuscule ; nom, prénom et grade universitaire de l'auteur ; laboratoire et université d'attache ; adresse mail.

L'approche monographique et la méthode IMRAD sont indistinctement acceptées. La méthode IMRAD répond aux étapes suivantes : résumé en français et en anglais, introduction (problématique, objectifs, hypothèses), méthodologie, résultats, discussion, conclusion et bibliographie. Les textes doivent être en taille 11, Times New Roman, interligne simple avec des marges de 5 cm en haut et en bas, 4,5 cm à droite et à gauche. Ils doivent aussi respecter une hiérarchie établie entre titres, sous-titres, sous-sous-titres et être homogènes (corps, police, graisse, pente, espace avant/après, alinéas).

Pour les travaux de recherche, l'intérêt et l'originalité du sujet, il s'agit de présenter un article original de 35 000 caractères (espaces compris). Les notes de lecture portent sur une synthèse critique des travaux de recherche, de publication récente, collée à la ligne éditoriale du présent bulletin. Elles doivent mentionner, avec exactitude, la référence de l'ouvrage traité, sans excéder 7 500 caractères (espaces compris).

Les frais de publication s'élèvent à 2 500 F CFA la page. Chaque auteur a droit à un exemplaire gratuit du numéro dans lequel est publié son article.

Les manuscrits sont reçus, en version électronique, aux adresses suivantes : *greg.bulletin@gmail.com ; patrice.moundza@umng.cg*

La rédaction du *Bulletin Villes, transports, développement local* remercie vivement tous les auteurs pour leur contribution et tous les lecteurs pour leur attention particulière à l'égard de cette modeste production scientifique.

SOMMAIRE

NSILA NLEMVO GRACE LAURETTE
Le marché Bourreau de Makélékélé à Brazzaville ……..…….. 11

BOUKA IBINGA LILIANCHE
La redistribution des produits alimentaires importés dans les marchés de Mfilou-Ngamaba …….. 29

DIMOSSI BATOUANGA RUTH
La consommation de la viande dans le quartier périphérique de Mfilou-Ngamaba à Brazzaville …….. 55

BAYIMINA BONABA MATHYLD JAFFARDY
Étude monographique de la communauté urbaine de Bouansa …….. 67

ÉTUDE MONOGRAPHIQUE DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE BOUANSA

BAYIMINA BONABA MATHYLD JAFFARDY
Université Marien Ngouabi Tél. : + 242 06 823 74 51

Résumé : Cet article résulte d'une étude monographique de la communauté urbaine de Bouansa dans laquelle apparaissent l'aperçu historique, les aspects environnementaux, la population, les équipements et les activités économiques de cette localité. Les résultats des enquêtes montrent que Bouansa est un centre urbain plein d'animation, notamment en son centre, qui se traduit par une intense circulation aussi bien des personnes que des véhicules. On y remarque d'importants stocks de marchandises à évacuer par la gare routière ou par la gare ferroviaire.

Mots-clés : Bouansa, communauté urbaine, étude monographique

Abstract : This article results from a monographic study of the urban community of Bouansa in which appear the historic insight, the environmental aspects, the population, the equipment and the economic activities of this locality. The results of the investigations show that Bouansa is an urban center full with animation, in particular in its center, which results in an intense circulation as well people as of the vehicles. One notices significant stocks of goods there to be evacuated by the road station or the railway station.

Keywords : Bouansa, urban community, monographic study.

Introduction

La République du Congo, avec les communautés urbaines, présente des villes moyennes dotées des infrastructures de base et des activités économiques importantes. Bouansa appartient à la catégorie des petites villes. Ces communautés urbaines bénéficient d'une infrastructure administrative qui leur donne des fonctions urbaines et crée autour d'elles une ébauche de vie régionale. Leur rayonnement sur les localités environnantes est encore plus particulier, en

fonction très souvent de leur situation par rapport aux villes existantes. C'est ce qui ressort de la localité de Bouansa que nous nous sommes proposé d'étudier.

1. Méthodologie de recherche

L'intérêt de notre travail est que celui-ci vient à la suite de nombreux travaux de recherches qui ont déjà été réalisés sur la vallée du Niari qui abrite la localité de Bouansa. Le but principal de cette étude est de mieux comprendre les dynamiques socio-économiques de la communauté urbaine de Bouansa. En fait, cette étude est une contribution à la connaissance de la des petites villes du Congo. La communauté urbaine de Bouansa est une petite ville dynamique. Son économie profite de multiples avantages dont sa position géographique (carrefour entre plusieurs autres localités du département de la Bouenza), la présence d'un relief plat et favorable aux activités agricoles et l'ardeur de sa population.

Pour réaliser cette étude, nous avons utilisé deux approches : la recherche documentaire et les enquêtes de terrain. La première méthode est axée sur la documentation, pour la collecte des données qui ont trait à notre travail. Celle-ci s'est déroulée dans les différentes bibliothèques de la place, à savoir celle de l'Université Marien Ngouabi, notamment de l'Ecole Normale Supérieure, de la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines. Nous avons aussi poursuivi nos investigations dans les autres bibliothèques telles celle de l'Institut Français du Congo, du Ministère du plan et de l'aménagement du territoire et sur Internet.

La deuxième méthode a été orientée sur les enquêtes de terrain. Celles-ci nous ont permis de collecter les informations socio-économiques de la communauté urbaine de Bouansa. Nous avons travaillé sur un échantillon de 161 enquêtés sur la base d'un questionnaire structuré autour des caractéristiques de la population, des équipements publics et des problèmes environnementaux. Nous avons aussi organisé des entretiens individuels et réalisé un transect urbain de la gare ferroviaire au village Ngamba.

Ce travail fait un aperçu historique et étudie les aspects physiques et démographiques de Bouansa. Il présente la situation économique de la communauté urbaine de Bouansa, ses services sociaux de base et ses infrastructures administratives.

La communauté urbaine de Bouansa est située à l'est du département de la Bouenza, dans le district de Madingou. Elle est limitée au nord par le village de Ngamba-Monastère, au sud par celui de Miengué-Miengué, à l'est par la rivière Loa et à l'ouest par le village Mansoumba. Sa population qui est de 14 566 habitants est répartie en huit quartiers.



Figure 1 : Localisation de la ville de Bouansa (département de la Bouenza)
Source : P. Moundza, 2014 : *Le Chemin de Fer Congo-Océan et le département de la Bouenza.*

1. Aperçu historique de Bouansa

Dans la décennie 1880, pendant que les puissances européennes se partageaient l'Afrique, des stations étaient érigées dans la région du Kouilou-Niari. En effet, le 30 avril 1883, au nom de l'Association Internationale Africaine, le capitaine Hensens délivrait du chef Loubanda, la signature du contrat mettant la "Bwansa" sous tutelle de l'Etat Indépendant du Congo[1]. Mais il conviendrait de préciser que cette localité de Bwansa était située au confluent des rivières Niari et Bwansa. En octobre1885, l'Etat Indépendant du Congo, sous une indemnité de 300 000 F CFA, signait la cession de ce poste à la France. Il était écrit sur l'acte de cette cession ce qui suit :

> « Je soussigné G. Le Marinel, agissant au nom de Monsieur le Capitaine Grant Elliot, administrateur de l'Etat indépendant du Congo, remet les droits acquis par le présent traité au gouvernement de la République française. Fait à Philippeville, le 13 octobre 1885» [2].

[1] J. Mouyabi, 1998 : *L'installation européenne aux confluents du Niari avec la Loudima et la Bwansa au XIV*è *siècle,* Brazzaville. 38 p.
[2] Op. Cit

À partir de cette date, Bwansa portait le nom de Philippeville. Ses origines remontent à l'époque coloniale. Seulement, à peine que ce poste était tombé entre les mains de l'administration française, les colons Albert Dolisie et Deschavannes qui n'en mesuraient pas l'importance politique, jugeaient mieux de l'évacuer. Cette idée déjà manifestée en 1884 par Stanley avait refait surface. Mais au lieu d'être évacuée, la station de Philippeville était plutôt abandonnée par l'administration coloniale au profit de la mission catholique, en 1892. Cependant, peu de temps, une fois de plus, après que Monseigneur Carrie s'y était installé, la mission de Bwansa se trouvait confronter à deux problèmes majeurs : la famine et les inondations de la vallée dans laquelle se trouvait bâtie la mission. A propos de la famine, le Père Schmitt déclare :

> « A notre arrivée chez les Bembé, c'est ainsi que se nommaient les populations de Bwansa, les vivres nous arrivèrent en si grande abondance que l'on ne savait où les mettre, les Noirs attirés par nos articles d'échanges se dépouillaient de tout pour se procurer, qui un collier de perles, qui de boutons de chemises, un vieux chapeau ou quelques lambeaux d'étoffe qui étaient très rares dans le pays. Le surplus de la récolte ordinaire fut épuisé, et en l'espace de deux mois nous fûmes réduits à la plus triste détresse. Chaque jour, plusieurs ouvriers allaient chercher loin de la mission la nourriture nécessaire pour notre nombreux personnel ; souvent, nos glaneurs de vivres retournèrent le soir sans un seul pain de manioc et on se demandait avec anxiété ce que l'on donnerait aux ouvriers le jour suivant »[3].

C'est alors que la mission était évacuée sur le site actuel du Monastère de Bouansa[4]. Autour de ce nouveau site, se trouvaient des villages indigènes comme ceux de Ngo (actuel village Ngamba), Miengué-Miengué et de Kimbahouka. En 1934, Bouansa était devenue Lebriz. C'est un nom qu'elle aurait hérité d'un colon français. Ce dernier serait le premier chef de cette gare qui venait d'être inaugurée en 1934. L'inauguration du Chemin de Fer Congo-Océan (CFCO) engendra une transplantation des populations des villages environnants, notamment ceux du plateau babembé. À l'origine de cette transplantation se trouvait une circulaire du Gouverneur général de l'Afrique Equatoriale Française (AEF), qui disait :

> « Il conviendra d'amener », en s'adressant aux chefs de circonscriptions, « vos administrés à se rapprocher du rail et à venir s'installer dans les territoires fertiles bien arrosés et encore inoccupés de la plaine du Niari. Cependant, aucun mouvement dans ce sens ne m'est signalé… Vous vous adresserez de préférence aux habitants des terres les plus lointaines, les plus pauvres et dépourvues de moyens de communications… Il vous faudra triompher de l'appréhension de ces populations primitives qui craindront les vengeances de leurs morts, et l'animosité des esprits géants sur les terres de leur nouvel habitat »[5].

[3] Idem

[4] Propos du Père Bernard, responsable du Monastère de Bouansa, 2012.

[5] G. Sautter, 1966 : *De l'Atlantique au fleuve Congo*, Paris, Mouton, p. 626-627.

De 1976 à 1980, le village porta le nom de Moukoukoulou, avant de redevenir Bouansa, en 1984. A partir de 1994, par décret présidentiel, Bouansa, comme beaucoup d'autres localités du pays, était élevée au titre de commune de moyen exercice. Elle porta ce titre jusqu'en 1997. En 2011, elle est redevenue une communauté urbaine.

2. Environnement, population, paysage et équipements urbains

Bouansa bénéficie d'un milieu physique riche. Son relief plat et sa végétation savanicole abondante, protégeant contre l'érosion un sol à humus, sont un atout pour les activités économiques de sa population. Cependant, tous les aspects physiques ne sont pas originaux dans cette communauté. Par exemple, son climat est caractérisé par une pluviométrie moyenne et son hydrographie n'est pas également abondante. Elle bénéficie, à cet effet, des mêmes facteurs naturels que toutes les autres localités de la vallée du Niari, à savoir : vaste plaine, végétation abondante, sol à humus, hydrographie et climat, conditions favorables aux régimes des cultures agricoles.

La population de Bouansa est passée de 2 281 habitants, en 1974, à 14 566 habitants aujourd'hui. Les femmes, majoritaires, regroupent 7 906 habitants, soit 54,3 % contre 6 650 hommes ou 45,7 % de la population urbaine. Selon le recensement local de 2011, Bouansa comptait 3 215 ménages dont 83 % abritent entre 2 et 10 personnes. La population de Bouansa a donc tendance à vivre en communauté. Les groupes ethniques les plus représentés sont les Bembés (41 %), les Dondos (13 %) et les Tekés et les Kambas, avec respectivement 6,8 et 6,2 %. La population de Bouansa est chrétienne à 98,6 %. Ces croyants appartiennent à l'Église catholique (35,9 %) ; l'Église Évangélique du Congo (25,3 %) et aux Églises de réveil (22,5 %). Les autres congrégations chrétiennes (Kimbanguisme, Armée du Salut, Louzolo Amour, Néo-apostolique) représentent 14,8 %. Les animistes et les musulmans atteignent à peine 2 % des croyants.

L'habitat urbain est presque totalement en matériaux durables et semi-durables (briques adobes, briques cuites, tôles ondulées). Les propriétaires et les personnes logés gratuitement sont représentées presque dans d'égales proportions (37,9 % et 37,3 %) tandis que les locataires sont à 24.6 % La principale source d'énergie utilisée par la population de Bouansa est l'électricité (63,4 %). « Notre ville est la mieux éclairée du Congo », disent les populations de Bouansa. En effet, Bouansa est l'une des rares petites villes bien desservies par la Société Nationale d'Electricité (SNE). Le second mode d'éclairage est la lampe à pétrole (36,6 %).

Actuellement, la population de la communauté urbaine de Bouansa n'a pas facilement accès à l'eau potable. La Société Nationale de Distribution d'Eau (SNDE) ne s'y est pas encore installée. L'approvisionnement en eau est assuré par

des puits (photo 1). Ainsi, dans la ville, trois parcelles habitées sur cinq ont des puits d'eau. Ceux-ci atteignent parfois environ 10 m de profondeur jusqu'à la nappe phréatique qui ne tarit pas en saison sèche. Effectivement, en cette saison, beaucoup tarissent, causant ainsi une pénurie d'eau dans certains quartiers.



Photo 1 : Jeune garçon puisant de l'eau. Cliché M. J. Bayimina Bonaba, 2012

Par ailleurs, les services sociaux de base de Bouansa demeurent déficients, comme partout à l'intérieur du pays. Le service de santé est caractérisé par un manque d'équipements, de personnels qualifiés et de médicaments. Le paludisme, la fièvre typhoïde, la diarrhée et les infections respiratoires aiguës telle que la grippe, sont les maladies récurrentes dont souffre la population da Bouansa.

Le système éducatif est assuré par le public et le privé à Bouansa. On compte quatre écoles primaires publiques : Bouansa A 1, Bouansa A 2, Bouansa B 1 et Bouansa B 2. Au niveau de l'enseignement secondaire du premier degré, on ne compte qu'un seul collège. Les établissements scolaires publics souffrent de la pléthore des classes pédagogiques.

3. Un tissu économique urbain embryonnaire

Par sa situation, Bouansa est un point stratégique pour le développement économique de sa population. Cependant, cette localité ne possède pas d'infrastructures économiques importantes. Ce sont les services administratifs, les petits commerces, les activités artisanales et diverses qui apportent à Bouansa son caractère de ville moyenne (photos 2-5).



Photo 2 : Hôtel « Le Globe 1 ». Cliché M. J. Bayimina Bonaba, 2012



Photo 3 : Agence de transfert de fonds Charden Farell.
Cliché M. J. Bayimina Bonaba, 2012



Photo 4 : Atelier de construction métallique, à l'ombre d'un palmier et à proximité d'un hangar du CFCO à l'abandon. Cliché M. J. Bayimina Bonaba, 2012



Photo 5 : Jeune restaurateur devant son barbecue.
Cliché M. J. Bayimina Bonaba, 2012

Sa position géographique par rapport au Chemin de Fer Congo-Océan et à la route nationale n° 1 est l'un des principaux facteurs qui dynamisent son économie. Du reste, cela a permis l'essor des relations entre cette localité et les villages environnants grâce au transport par taxis et par motos Jakarta dont la station principale est située sur l'esplanade de la gare ferroviaire (photo 6).



Photo 6 : Station de motos Jakarta. Cliché M. J. Bayimina Bonaba, 2012

4. L'agriculture, pilier des activités économiques

L'agriculture est de loin la principale activité économique de la population de Bouansa. Cela entremêle urbanité et ruralité dans cette localité (photo 7).



Photo 7 : Jeunes citadins épluchant des tubercules de manioc.
Cliché M. J. Bayimina, 2012

Les principales cultures sont le manioc et l'arachide. Cette activité fait de Bouansa un pôle économique important de la vallée du Niari. Elle occupe plus du tiers de la population, soit 31,4 %, suivi des ouvriers qui représentent 15,7 % et des commerçants qui représentent 9,1 %. Le revenu moyen mensuel de la population de Bouansa est de l'ordre de 72 500 F CFA.

Conclusion

Le paysage de Bouansa, constitué d'un habitat urbain de plus en plus moderne, traduit les mutations qui s'opèrent dans cette ville. Ses avantages naturels, associés à sa position géographique, participent à la modernisation de cette ville. Les populations des régions voisines, comme celles des plateaux *babembé* et des Cataractes y arrivent massivement. Ceci fait d'elle une localité « multiculturelle ».

Sur le plan économique, la population de Bouansa préfère vendre ses produits agricoles à Pointe-Noire, en raison de l'amélioration de l'état de la route nationale n˚1. Toutefois, la communauté urbaine de Bouansa, de par sa situation géographique, joue un rôle de relais de redistribution économique indispensable dans la région. Ainsi, la communauté urbaine de Bouansa est un point stratégique

pour le développement économique et le désenclavement du district de Madingou, en particulier, et le département de la Bouenza, en général.

Bibliographie

Auger Alain, 1973, *Kinkala, étude d'un centre urbain secondaire au Congo-Brazzaville*, Paris, Coll. Travaux et documents ORSTOM, 132 p.

Congo, Centre National de la Statistique et des Etudes Economiques, 2008, *Résultats provisoires du recensement général de la population et de l'habitation-Congo 2007. Synthèse des résultats*, 7 p.

Mengho Bonaventure Maurice, 1990 : *Campagnes et villes du Congo septentrional. Sous-développement et marginalité.* Université de Bordeaux III, UER de Géographie, 2 tomes, 782 p.

Moundza Patrice, 2014, *Le Chemin de Fer Congo-Océan et le département de la Bouenza*, Paris, L'Harmattan, 198 p.

Moussonissa Romuald, 1994, *La Bouenza (R. Congo). Une région en voie d'industrialisation. Formes modernes et stratégies locales.* Lyon, Université Jean Moulin, 615 p.

Mouyabi Jean, 1998, L'installation européenne aux confluents du Niari avec la Loudima et la Bwansa au XIX^{ème} siècle, Brazzaville, p. 37-52.

ORSTOM, 1965, *Quinze ans de travaux et de recherche dans les pays du Niari. Etude synthèse, atlas 1949-1964*, Brazzaville, IGN., 29 planches cartographiques.

Sautter Gilles, 1966, *De l'Atlantique au fleuve Congo. Une géographie du sous-peuplement. République du Congo. République Gabonaise*, Paris, Mouton & C^{ie}, 2 vol., p. 589-632

Vennetier Pierre, 1968, *Pointe-Noire et la façade maritime du Congo-Brazzaville*, Paris, ORSTOM, 458 p.